Die Aufgabe der Deutschen Flotte in diesem großen Kriege

Digitized by the Internet Archive
in 2014

https://archive.org/details/dieaufgabederdeu00reve

Die Aufgabe der Deutschen Flotte in diesem großen Kriege

Von
Graf Ernst zu Reventlow
Kapitänleutnant a. D.

Verlag Kameradschaft, Wohlfahrtsges. m. b. H.
Berlin W 35

Der dem Kaiser-Wilhelm-Dank aus der Herausgabe der Kriegsschriften zufließende Gewinn wird zum Besten unserer Krieger verwendet.

940.91
Z
v 146

Arbeitsausschuß und Schriftleitung
der Kriegsschriften des Kaiser-Wilhelm-Dank

v. Bremen,
Oberstleutnant z. D.

Gersbach,
Kgl. Kommissionsrat.

Grund,
Hofbuchhändler.

May. 21 1922

Kaiser-Wilhelm-Dank

Verein der Soldatenfreunde

Protektor
Seine Kaiserliche und Königliche Hoheit
Wilhelm,
Kronprinz des Deutschen Reiches und
Kronprinz von Preußen.

Die Kriegsschriften sollen unsern Kriegern und unserm ganzen deutschen Volke ein getreues Bild der gewaltigen Zeit und ihrer Kämpfe für unser Sein oder Nichtsein geben. Männer, deren Name wissenschaftlichen Klang hat, hohe Offiziere und Fachleute haben sich für diesen Zweck zur Verfügung gestellt. So werden diese Kriegsschriften den starken Pulsschlag fühlen lassen, der durch unser ganzes großes, einiges Vaterland, von Memel bis Konstanz geht. Sie sollen von unsern Kämpfen in Ost und West, auch von denen der uns treu verbündeten Österreicher berichten. Unter dem Zeichen des Eisernen Kreuzes, das einst unsere Großväter vor hundert Jahren bis Paris geleitete, und das dann wieder ein halbes Jahrhundert später die Fahnen ganz Deutschlands schmückte, werden diese Kriegsschriften hinausgehen. Auch die Taten unserer jungen, kampfesbegeisterten Flotte werden sie berichten. Wie in der Heimat die Herzen schlagen und wie tausend Hände Tag und Nacht sich regen, um unsere Kämpfer mit allem zu versehen, dessen sie für ihr heißes Ringen bedürfen, soll allen bekannt werden.

Sind aber unsere Väter, Brüder und Söhne sieg- und ruhmgekrönt heimgekehrt an den deutschen Herd, für den sie Leib und Leben freudig einsetzen, dann mögen diese Kriegsberichte in jedem deutschen Hause ein dauerndes Andenken an diese große, ernste und schwere Zeit bilden.

So flattert nun hinaus, ihr kleinen Blätter, gen West und Ost, gen Nord und Süd, in dieser eisernen Zeit unter dem Zeichen des Kreuzes von Eisen. Und unser Wahrspruch sei:

Mit Gott für Kaiser und Reich!

Der Verwaltungsrat

v. Graberg,
General der Infanterie z. D.,
I. Vorsitzender.

v. Schubert,
Generalleutnant z. D.
II. Vorsitzender.

Witowsky,
Direktor im Reichsversicherungsamt,
I. Stellvertreter der Vorsitzenden.

Schüler,
Generalleutnant z. D.
II. Stellvertreter der Vorsitzenden.

Dr. phil. v. Schwabach,
Rittmeister d. R.
und Generalkonsul,
Schatzmeister.

Dr. jur. Romen,
Wirklicher Geheimer Kriegsrat,
Major d. R.,
Beisitzer.

Uhles,
Geheimer Justizrat,
Kammergerichtsrat a. D.
Oberleutnant d. L. a. D.
Beisitzer.

Rötger,
Königlicher Landrat a. D.,
Vorsitzender des Zentralverbandes
Deutscher Industrieller, Beisitzer.

Schwier,
Amtmann, Beisitzer.

Pertsch,
Rechnungsrat,
1. Vorsitzender des Bundes Deutscher Militäranwärter,
Beisitzer.

Der Vorstand

Rod. Gersbach,
Kgl. Kommissionsrat, Direktor.

v. Warendorff,
Generalmajor z. D.

Fritz Gersbach,
Hofbuchhändler,
Leutnant d. R., z. Z. im Felde.

Das Deutsche Reich ist erst sehr spät eine Macht zur See geworden. Ein Menschenalter nach dem großen Kriege von 1870/71 gab es noch keine nennenswerte deutsche Flotte. Das kam daher, daß vor der Reichsgründung von 1871 in der Zeit nach den Befreiungskriegen die deutschen Einzelstaaten in ihrer Armut und Zerrissenheit nicht daran hatten denken können, sich Flotten zu bauen und zu organisieren. Das Deutsche Reich als Ganzes aber gab es seit Anfang des 19. Jahrhunderts nicht mehr, und der Deutsche Bund war ein zu loses Gebilde, um das Unternehmen des Baues einer Kriegsflotte auf sich zu nehmen. Der Deutsche Bund war nur eine lose Vereinigung der deutschen Einzelstaaten, er hatte kein Geld und vor allem keine einheitliche Leitung. Preußen allein begann damals, sich eine kleine Flotte aufzubauen, was aber nur langsam ging. 1866 wurde aus dieser preußischen Flotte die Flotte des Norddeutschen Bundes, und dann nach dem Deutsch-Französischen Kriege die deutsche Reichsmarine. Im neuen Deutschen Reiche empfand man zuerst den Mangel einer starken Flotte wenig. Es gab nach innen und nach außen so viel Anderes und Dringlicheres zu tun, auch dachte man ziemlich allgemein, der siegreiche Krieg sei durch die Armee erfochten, Deutschland sei ein Festlandstaat und brauche zur See höchstens eine kleine Küstenverteidigungsmarine. Erst ganz allmählich im Laufe der folgenden Jahrzehnte trat der Gedanke

der Notwendigkeit einer Flotte in Deutschland mehr in den Vordergrund. Man fing an, langsam zu bemerken, daß es für die Notwendigkeit einer Flotte weniger darauf ankommt, ob ein Land eine sehr ausgedehnte Seeküste hat, als vielmehr darauf, wie viele Schiffe und Waren von diesen Seeküsten und ihren Häfen ausgehen und wieder zu ihnen kommen. Aber freilich, bis ein Volk diese Entdeckung macht, muß es erst durch die Praxis seines eigenen Lebens darauf gestoßen werden. Und das geschah in Deutschland während der Jahrzehnte, welche dem siebziger Kriege folgten, durch das Aufstreben und Wachsen der deutschen Industrie und des deutschen Seehandels.

Die Verbindungen Deutschlands mit überseeischen Ländern durch den Handel nahmen, besonders von den achtziger Jahren an, einen großen und immer mehr wachsenden Aufschwung. Die deutsche Industrie, durch Zölle gegen ausländische Unterbietung geschützt, eroberte sich schnell Märkte und Absatzgebiete in überseeischen Ländern. Auf der anderen Seite wuchsen die Bedürfnisse der deutschen Bevölkerung und sie selbst. Die Folge war, daß nicht nur die überseeische Ausfuhr, sondern besonders auch die Einfuhr zunahm. Dazu kamen als Einfuhr alle diejenigen Stoffe und Bodenprodukte, welche Deutschland nicht selbst hervorbringt, die aber die Industrie braucht, um Fabrikate aus ihnen herzustellen, wie z. B. Baumwolle, Kupfer, Kautschuk usw.

Es war nur naturgemäß, daß mit diesem Aufstreben des Handels und dem Zunehmen der Seefahrt auch der Geist kolonialer Ausbreitung in Deutschland einzog. Im Laufe der achtziger Jahre erwarb der große Kanzler Bismarck dem Deutschen Reiche beinahe alle seine großen und wertvollen Kolonien. Ihre Bodenschätze wollte man ausbeuten,

ihren Boden kultivieren und überall, wo es möglich war, durch Siedlung ein neues überseeisches Deutschland schaffen.

Ganz von selbst setzte im deutschen Volke nun die Frage ein, wie man denn diese neuen deutschen Besitztümer auf der anderen Seite der Ozeane schützen, und wie man die Sicherheit der deutschen Ein- und Ausfuhr über See auch für den Fall eines Krieges verbürgen könne. Diese Frage wurde lange Zeit hindurch freilich nur vereinzelt und schüchtern erhoben. Im allgemeinen bildete man sich noch immer ein, das Deutsche Reich als Kontinentalstaat habe mit seiner Armee genug, und alles, was auf und über der See liege, bilde gleichsam ein Anhängsel, einen Zierat, der ganz hübsch und zuweilen auch ganz nützlich sein möge, der aber keinerlei Lebensnotwendigkeit für das Deutsche Reich bedeuten könne. Die neue Zeit war so schnell gekommen, daß man sich meist noch gar nicht darüber klar geworden war, was für große, neue Anforderungen sie an das deutsche Volk stellte. Man begriff noch nicht, daß Seehandel und überseeische Ausdehnung eine Lebensnotwendigkeit für das deutsche Volk zu werden begonnen hatte, trotz der kontinentalen Lage und ungeachtet der geringen Ausdehnung der deutschen Küsten.

Einer in Deutschland erkannte diese Dinge. Das war Kaiser Wilhelm II. Als Kaiser Wilhelm zur Regierung kam, war ihm schon klar, daß nur eine starke Kriegsflotte das Ziel werde erreichen können, Deutschlands Seehandel und Kolonien zu einem verhältnismäßig gesicherten Eigentum des Deutschen Reiches und Volkes werden zu lassen. Der Kaiser wußte auch, daß ein Volk zuerst Macht haben muß und immer wieder Macht, und daß ihm dann beinahe von selbst alles zufällt, was es wirtschaftlich

und politisch sonst braucht und wünscht. Macht zu Lande hatte das Deutsche Reich. (Gewaltiges war durch die siegreiche Armee von 1864, 1866 und 1870/71 erreicht worden.) Aber den Nationen gegenüber, welche wir, wie Bismarck einmal sagte, „zu Lande nicht langen können", brauchte Deutschland eine Kriegsflotte. Als Kaiser Wilhelm seine ersten Bemühungen machte, um eine deutsche Flotte zu schaffen, nämlich um das Jahr 1888/89, hatten wir nur ein paar alte schlechte Schiffe. Eine Flotte konnte man die nicht nennen. Gut war nur eine Anzahl von Torpedobooten. Wir brauchen auf diese Dinge nicht näher einzugehen und wollen nur allgemein sagen: damals wären die französische Flotte, die russische Flotte, gar nicht zu reden von der englischen, mit Leichtigkeit imstande gewesen, ohne weiteres die deutsche Seemacht zu vernichten. Auf den auswärtigen Meeren wurde die deutsche Flagge nur durch militärisch wertlose Schiffe gezeigt. Auch sie konnten in einem Kampfe nichts erreichen, nicht das deutsche Besitztum jenseits der Meere und auf ihnen verteidigen. Kaiser Wilhelm erkannte das alles. Er erkannte vor allem aber auch die Notwendigkeit, dem deutschen Volke erst einmal Verständnis für die neue Unentbehrlichkeit einer Kriegsflotte beizubringen. Der Kaiser, so pflegte man oft zu sagen, hat die deutsche Flotte geschaffen. Man vergißt aber hierbei, daß der Deutsche Kaiser eine Flotte, ja kein einziges Schiff bauen lassen kann noch auch konnte, ohne daß der Deutsche Reichstag die dazu notwendigen Ausgaben bewilligt hätte. Damit haperte es aber, denn der Deutsche Reichstag und die Wähler im Lande begriffen in ihrer großen Mehrheit die Notwendigkeit einer großen, starken Flotte nicht und lehnten deshalb die Forderungen der Regierung, welche die Verwirklichung der Ziele des Kaisers an-

strebten, in ihrer Mehrheit ab. Es wurde wohl einiges innerhalb der ersten zehn Jahre der Regierung des Kaisers erreicht, aber nicht viel und vor allem nicht genug. Man kam nicht recht vorwärts, und die Schwäche Deutschlands zur See wurde dadurch noch größer, als die anderen Mächte ihre Flotten stark vermehrten. Dagegen war es dem Kaiser gelungen, schon in den ersten Jahren seiner Regierung, im Jahre 1890, die Insel Helgoland von Großbritannien zu erwerben. Das war ein außerordentlich großer Gewinn. Die Engländer dürften es heute ganz besonders schwer bereuen, daß sie damals, in der Zeit einer kurzen Freundschaft, die einst Deutschland geraubte Insel, freilich für einen hohen Preis auf kolonialem Gebiete, wieder zurückgaben. Der Kaiser hat damals richtig erkannt, daß Deutschland zur See nie wehrkräftig werden könne, solange Helgoland als englischer Vorposten und Stützpunkt dicht vor den Mündungen der Elbe, Jade und Weser lag. Heute, wo wir im Kriege mit jener größten Weltmacht stehen, dürfen wir am allerwenigsten vergessen, von wie unschätzbarem Werte Helgoland für das Deutsche Reich ist. Der Verlauf des Krieges wird diese Wahrheit noch oft hervortreten lassen.

Damals, im Anfang der neunziger Jahre, galt es hinsichtlich der Flotte und der Küstenverteidigung, vorläufig die Anfänge zu schaffen, die Grundlagen zu legen. Hätte man zu jener Zeit gefragt, ob der Kaiser und seine Helfer an einen Seekrieg mit einer bestimmten Macht dächten, so würden sie wahrscheinlich die Antwort erhalten haben: für einen Krieg mit jeder denkbaren Seemacht braucht Deutschland an Seestreitkraft viel mehr als es jetzt hat. Was man damals hatte, war wenig, und das einzige, worauf man stolz sein konnte, war eine Flotte von

Torpedobooten. Diese kleinen Fahrzeuge waren eine neue Waffe. Nicht lange vorher war der selbstlaufende Torpedo erfunden worden, und um ihn in Schußweite an den Feind heranzubringen, baute man Torpedoboote. Die deutschen Boote waren ganz besonders gut gelungen, und rechnet man dazu die Hoffnungslosigkeit, welche bei uns in bezug auf die sonstige Entwicklung der Marine immer mehr einzusetzen begann, so war zum mindesten begreiflich, daß man in dem neuen Torpedoboot den Retter aus der Not erblickte: das kleine, billige Fahrzeug war imstande, mit seinem Torpedo ein großes Panzerschiff zum Sinken zu bringen, also, so hieß es damals in Deutschland, und so dachte auch der damalige Chef der Admiralität, General v. Caprivi, soll Deutschland überhaupt keine großen Hochseepanzerschiffe bauen, sondern nur viele Torpedoboote, außerdem kleine Küstenverteidigungsschiffe und schließlich Auslandskreuzer mit der Bestimmung, weniger Kampfschiffe zu sein, als in außerheimischen Gewässern und an fernen Küsten die Ehre der deutschen Flagge hochzuhalten.

Der Deutsche Kaiser erkannte gleich bei seinem Regierungsantritte schon, daß Deutschland zur See niemals wirklich wehrkräftig werden würde, wenn man die Marine in dieser Art weiterentwickelte. Der Kaiser erkannte ferner, daß mit Torpedobooten allein und mit gepanzerten Küstenverteidigungsschiffen die deutschen Gewässer nicht verteidigt werden könnten. Sie wären nie imstande gewesen, eine Blockade durch eine große feindliche Flotte zu verhindern. Sie hätten auf die Dauer ebensowenig verhindern können, daß eine feindliche Flotte sich den Weg zu unseren Küsten, in unsere Flußmündungen und Häfen bahnte und dort Festungen, Städte, Handelsschiffen und Werften zerstörte. Eine Flotte im

Sinne des Wortes besaß Deutschland nur dann, wenn diese Flotte imstande war, auf hoher See sich mit einer feindlichen Hochseestreitmacht zu messen. Um den Gegner von unserer Tür fernzuhalten, durften wir nicht auf der Schwelle stehen, sondern uns vor dem eigenen Hause frei und furchtlos bewegen können.

Aus solchen Erwägungen ging es hervor, daß Kaiser Wilhelm unmittelbar nach seinem Regierungsantritte die Leitung der deutschen Marine beauftragte, vom Reichstage die Stapellegung vier großer Hochseeschlachtschiffe zu fordern. Das war ein großes Ereignis für die deutsche Marine, denn seit einer langen Reihe von Jahren waren keine großen Hochseeschlachtschiffe gebaut worden. Ganz neue Ausblicke eröffneten sich nun, und man war allgemein der Ansicht, der Deutsche Kaiser werde die Sache schon machen und trotz aller Widerstände durchführen. Die Schwierigkeiten stellten sich aber als sehr groß heraus und wuchsen im Laufe der Jahre immer mehr. In der langen Zeit von 1888 bis 1899 führte die Marineverwaltung einen fortgesetzten Kampf mit der Volksvertretung im Reichstage, um ihre Forderungen durchzusetzen. Das gelang ihr meistens nicht; denn man war in Deutschland allgemein noch in großer Unkenntnis darüber, daß Deutschland wirklich eine starke Flotte brauche. Man hatte noch nicht erkannt, daß das deutsche Volk wirtschaftlich sich seit Anfang der achtziger Jahre ganz enorm entwickelt hatte. Die Bevölkerungszahl wuchs gewaltig, die früher so große Auswanderungsziffer nach überseeischen Ländern war ganz bedeutend heruntergegangen, und der Wohlstand des ganzen deutschen Volkes mehrte sich ständig. Woher kam dieser Wohlstand? Woher kam es, daß eine immer größer werdende Bevölkerung auf demselben Stück Erde sich

nicht nur ernähren konnte, sondern immer wohlhabender wurde? Der anfängliche Hauptgrund lag, wie erwähnt, darin, daß Bismarck durch seine neue Zollpolitik die deutsche Industrie vor ausländischer, besonders vor englischer Konkurrenz geschützt hatte. Sie konnte so erstarken und versorgte bald nicht mehr nur den einheimischen Markt, sondern verkaufte über See und erlangte einen Weltruf wegen der Güte und der Billigkeit ihrer Erzeugnisse. In demselben Maße muß sich naturgemäß die deutsche Seeschiffahrt entwickeln; denn die Kauffahrteischiffe sind die Behälter und Träger der Waren, die über See verkauft werden. Kommen die Schiffe dann von den fernen Küsten wieder zu den heimischen Häfen, so haben sie ihre Laderäume mit Dingen gefüllt, die wir in Deutschland brauchen, weil wir sie nicht selbst besitzen, sie auch nicht hervorbringen können. Abgesehen von den Nahrungs- und Genußmitteln waren das meistens Rohstoffe, welche die deutsche Industrie dann bearbeitete, Fabrikate aus ihnen machte und sie dann wieder im Inlande und nach dem überseeischen Auslande hin verkaufte. In anderen Zweigen der Industrie, wie z. B. in der Eisen- und Stahlindustrie, wurde nur ausgeführt. Gerade auf diesem Gebiete machte man gewaltige Fortschritte. Je zahlreichere Handelsschiffe für die Bewältigung des Überseehandels nötig wurden, desto mehr zeigte sich das Bestreben in Deutschland, die Schiffe nicht mehr in England zu bestellen, sondern sie selbst zu bauen. Eine neue deutsche Werft nach der anderen entstand, und bald hatte der deutsche Schiffbau seine Lehrmeister, die Engländer, erreicht. Der Ruhm der deutschen Schnelldampfer ging durch die ganze Welt.

So kam es dann, daß die deutsche Industrie immer mehr Millionen der deutschen Bevölkerung in Arbeit

halten und ernähren konnte. Außerdem entwickelte sich die deutsche Landwirtschaft, indem sie lernte, durch Verwendung moderner Methoden den deutschen Boden immer ertragreicher zu machen. Das war auch insofern ein Vorteil, als die Landwirte infolgedessen der Industrie mehr abkaufen, ihr also mehr zu verdienen geben konnten; dadurch wuchs wiederum deren Leistungsfähigkeit sowie auch die Möglichkeit, über See verkaufen zu können. So stellte der überseeische Handel Deutschland in seinem kräftigen Wachsen den Überschuß deutscher Kraft und Arbeit dar, der sich in friedlicher ehrlicher Betätigung immer mehr Eingang in überseeischen Ländern für seine Erzeugnisse schaffte. Mit dieser Entwicklung hing auch ganz natürlich zusammen, daß viel mehr deutsches Geld als früher in überseeischen Ländern, in irgendeiner Form, arbeitete, kurz, Deutschland erhielt in schnellwachsendem Umfange das, was man überseeische Interessen nennt. Diese überseeischen Interessen waren und sind aber mit den Seeinteressen eng und untrennbar verwachsen, denn, um über See zu kommen, muß man die See frei befahren können.

Dazu waren seit den achtziger Jahren die ersten deutschen Kolonien gekommen. Der große Kanzler auch war es in jener Zeit gewesen, welcher die ersten überseeischen Linien deutscher Postdampfer eingerichtet und im Reichstage durchgesetzt hatte, daß ihr Betrieb eine Unterstützung aus Reichsmitteln erhielt. Kolonien und Postdampferlinien waren zwei neue mächtig wirkende Faktoren, um die Augen des deutschen Volkes über See zu lenken und sein wirtschaftliches Leben über den Rahmen der Heimatswirtschaft hinaus zu führen und in die Weltwirtschaft hinein zu verflechten. In den neunziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts begann ein steigend

schnelles und erstaunliches Tempo des Wachsens des deutschen Außenhandels. Von Jahr zu Jahr wuchsen der Umfang und der Wert der deutschen Einfuhr und Ausfuhr. Von Jahr zu Jahr ferner vergrößerte sich die deutsche Handelsflotte, nahm der Wohlstand der deutschen Bevölkerung zu und damit zugleich ihre Leistungsfähigkeit und Unternehmungslust. Mit Staunen sahen es die anderen Völker, und mit Neid verfolgte das britische Volk den wirtschaftlichen deutschen Aufschwung. Großbritannien hatte seit vielen Jahrzehnten auf den Gebieten des Handels und der Schiffahrt das Weltmonopol besessen. Kein anderes Volk hatte ihm auch nur entfernt Konkurrenz machen können. Und so hatten sich die Engländer daran gewöhnt, sich nicht nur militärisch durch ihre Flotten, sondern auch wirtschaftlich als die unumschränkten Beherrscher der Ozeane zu betrachten. In dieser Sicherheit hatten die englischen Kaufleute die Bewohner fremder Länder in der Hand zu haben geglaubt. Wenn sie in China oder in Afrika, in Südamerika oder sonst irgendwo den Bewohnern einen Handelsartikel feilboten, für welchen ein Bedürfnis vorlag, so wußten sie ganz genau, daß die Bevölkerung die englische Ware kaufen würden, ob sie gut war oder schlecht, ob billig oder teuer. Es gab eben nichts anderes. Dazu kam der Ruf und der Nimbus der unumschränkten Ozean- und Weltbeherrschung Großbritanniens bei den überseeischen Völkern und Stämmen. Großbritannien erweckte bei den fremden Völkern erst die neuen Bedürfnisse durch Erregung der Genußsucht und durch Tauschhandel, und wenn es dann so weit war, so sahen sich die Engländer immer in der Lage, wenn auch indirekt, einen Kaufzwang auszuüben, sei es durch ihre Verwaltung oder durch Druck anderer Art. Das war jahrzehntelang so geblieben, und es gab keinen Engländer, der

nicht des festen Glaubens gewesen wäre, die Vorsehung und das Schicksal hätten England und die Engländer zum Beherrscher der Meere und der Märkte eingesetzt.

Nun kamen die Deutschen, und etwa vom Ende der achtziger Jahre des vorigen Jahrhunderts an begannen sich die Verhältnisse merkbar zu verschieben, nicht nur durch die Güte und die Billigkeit der deutschen Industrieerzeugnisse, sondern auch durch die Ehrlichkeit und Gewandtheit des deutschen Kaufmannes. Die deutschen Kaufleute, welche über See das deutsche Fabrikat verkauften, Märkte für seine Verwertung suchten und, wenn sie sie gefunden hatten, ausnutzten, diese Kaufleute betätigten eine Eigenschaft, welche den Engländern gänzlich fehlte. Der Engländer kam mit seiner Ware auf den ausländischen Markt, erklärte sie für gut und zweckmäßig, für das beste, was existierte, denn sie war ja in England entstanden. Der Deutsche machte die Sache anders. Er erkundigte sich erst nach den Bedürfnissen der Bewohner des betreffenden Landes, und wenn er diese festgestellt hatte, so ermittelte er die besonderen Eigentümlichkeiten des Geschmacks der Einwohner, die Natur des Landes, das Klima und anderes mehr. Dann berichtete er an sein heimatliches Handelshaus, das machte seine Warenbestellungen demgemäß bei den Fabriken, und das Ergebnis war, daß der deutsche Kaufmann im Auslande den Völkern und Eingeborenen nur Sachen lieferte, welche für sie zweckmäßig waren, während der Engländer auf derartige Wünsche und Bedürfnisse keine Rücksicht nahm.

So war es kein Wunder, daß die wirtschaftliche Alleinherrschaft Englands zu schwinden begann. Etwa um die Mitte der neunziger Jahre des vorigen Jahrhunderts begann zum ersten Male in Großbritannien

eine lebhafte Beunruhigung. Es waren die Jahresberichte der großbritannischen Konsuln und Agenten in überseeischen Ländern, welche einmütig und lebhaft klagten, wie unangenehm die deutsche Konkurrenz sich überall bemerkbar mache, und zwar mit jedem Jahre steigend. Dazu sah man mit jenem scharfen, praktischen Blicke, der das englische Volk immer ausgezeichnet hat, wie die Kräfte und der Wille im deutschen Volke wuchsen, ein Weltvolk zu werden, Kolonien zu erwerben und in der Weltwirtschaft ein gewichtiges Wort mitzureden. Und die Flammen der Eifersucht schlugen immer höher in England. Dabei, und das wollen wir gleich hier feststellen, tat das wirtschaftliche Aufstreben Deutschlands Großbritannien weder als Ganzem, noch irgendeinem einzelnen Engländer Schaden, denn die Kaufbedürfnisse aller Völker wuchsen, und bis zum Ausbruche des jetzigen großen Krieges haben die jährlichen Statistiken und Bilanzen der Handelsländer ohne Ausnahme festgestellt, daß Großbritanniens Handelseinkünfte sich mächtig weiter vergrößerten auch in den Jahren, in denen die deutschen Handelsziffern am höchsten waren. Die ganze große Ungerechtigkeit des englischen Handelsneides auf Deutschland zeigt sich gerade hierin; zwar hatte man nicht den geringsten Anlaß, eigene Nachteile zu fürchten, aber einem anderen, und besonders Deutschland, auch Vorteile zu gönnen, das war für jeden Engländer ein unmöglicher Gedanke; daher die Wut und der Haß gegen Deutschland, daher auch der Gedanke: die Macht dieses Volkes muß vernichtet werden. Nach einer kurzzeitigen Freundschaft im Anfange der neunziger Jahre traten alle diese englischen Gefühle mit solcher Deutlichkeit und Schärfe in die Erscheinung, daß ein allgemeines Erstaunen durch das deutsche Volk ging; die Deutschen begriffen nicht, woher dieser Haß kam,

und wodurch er sich begründete. Vielfach glaubte man, jenes oft besprochene Telegramm des Deutschen Kaisers an Krüger, den Präsidenten der südafrikanischen Republik, sei die Ursache gewesen. Der Kaiser hatte dem Präsidenten seine Genugtuung darüber ausgedrückt, daß es den südafrikanischen Truppen gelungen war, den Einfall einer englischen Räuberbande abzuweisen und sie gefangenzunehmen. Wohl löste jene Kennzeichnung der englischen Politik an und für sich Ärger in Großbritannien aus; aber man nahm die Sache nur zum äußeren Anlaß, um sich in den gemeinsten Schmähungen gegen den Deutschen Kaiser und Ausbrüchen des Hasses gegen das Deutsche Reich zu ergehen. Jenes Krügertelegramm wäre sofort vergessen und vergeben gewesen, wenn die deutsche Politik sich der englischen gefügt hätte, wenn, wie nachher die englische Regierung wünschte, das Deutsche Reich eine enge Freundschaft mit Großbritannien eingegangen und so mit der Zeit zum Vasallenstaat Englands geworden wäre.

Das war um Mitte der neunziger Jahre. Blicken wir heute zurück, so ist unzweifelhaft, daß die große Masse des deutschen Volkes sich über die eigentliche Bedeutung jener englischen Wutausbrüche nicht klar war. Man schob sie auf die Versuche deutscher Weltpolitik und auf die Stellungnahme der deutschen Bevölkerung für die Buren. Nur wenigen hervorragenden Männern wurde damals ganz klar, daß Großbritannien der Feind der Zukunft für das Deutsche Reich sei, wenn dieses fortfahren würde, weiter wirtschaftlich zu wachsen. Was war gegen diese Gefahr der Zukunft zu machen? Die Antwort hieß: dem Deutschen Reiche eine große und starke Flotte zu geben. Das war ein sehr kühner Gedanke, so kühn, daß von vornherein seine Ausführung ganz unmöglich schien. Auch damals noch, wie wir gesehen haben,

besaß das Deutsche Reich keine nennenswerte Flotte; denn die Zahl der Schiffe war gering, und die meisten der vorhandenen oder im Bau befindlichen deutschen Kriegsschiffe standen nicht auf der Höhe. Dazu kam die alte Zerfahrenheit der Ansichten, wie eine Flotte aussehen müsse, wenn sie den Zukunftsbedürfnissen des Deutschen Reiches entspräche. Durch die Initiative des Deutschen Kaisers war man vom Küstenverteidigungsgedanken mehr und mehr abgekommen und hatte begonnen, als Kern der zukünftigen Flotte einige Hochseeschlachtschiffe zu bauen. Das waren aber nur sehr wenige, und es ging in den folgenden Jahren nicht recht vorwärts weder mit den Forderungen an den Reichstag noch mit dessen Bewilligungen. Die damalige Marineverwaltung verfolgte verschiedene Pläne zugleich. Sie wollte eine Hochseeschlachtflotte, Küstenverteidigungsschiffe, stationäre Auslandskreuzer und außerdem noch eine möglichst große Anzahl schneller Kreuzer, welche bestimmt sein sollten, im Kriege auf den Ozeanen den Handel des Feindes zu schädigen und zu zerstören. Bedenkt man, wie schwach die deutsche Flotte damals war und wie gering die Bewilligungslust des Reichstages, so ist ohne weiteres begreiflich, daß es nicht praktisch war, so viele Hasen auf einmal zu jagen, statt vielmehr ein einziges Ziel mit aller Entschiedenheit in den Vordergrund zu stellen. Die Folgen zeigten sich denn auch darin, daß die Sache der Flotte nicht recht vorwärts wollte. Man warf der Regierung „uferlose Pläne“ vor und sagte ihr, daß sie selbst nicht wisse, wohin sie wolle. Im Frühjahr 1897 mußte der damalige Staatssekretär zurücktreten. Im Sommer desselben Jahres folgte der damalige Konteradmiral Tirpitz, der heute als Großadmiral noch den gleichen Posten innehat.

Ihm gelang es noch im Winter desselben Jahres, ein Gesetz durch den Reichstag zur Annahme zu

bringen, welches dem Deutschen Reiche für die Zukunft eine, wenn schon bescheidene Flottenstärke sicherte. Tirpitz hatte auf einen Schlag viel mehr gefordert als seine Vorgänger, und doch erreichte er ohne weiteres, was er wollte, während die Anstrengungen seiner Vorgänger in der Hauptsache vergeblich gewesen waren. Woher kam das? Den Hauptgrund und damit Hauptunterschied bezeichnete damals ein Abgeordneter richtig, als er sagte: Tirpitz habe zum ersten Male den Abgeordneten eine organisch zusammenhängende und gegliederte Vorlage unterbreitet, während man bisher immer nur in sich unzusammenhängende Schiffsforderungen vorgelegt erhalten habe. Ebenso ging es, als anderthalb Jahre später Tirpitz eine neue Flottenvorlage einbrachte, die eine mehr als doppelt so große Flotte verlangte als diejenige, welche mit jenem Flottengesetz gefordert worden war. Auch dies große Gesetz wurde bewilligt und im Laufe der folgenden zwölf Jahre noch eine ganze Reihe wichtiger Ergänzungen dazu. Mit jeder neuen Vorlage wuchs die Mehrheit im Reichstage, und die letzte Tirpitzsche Forderung im Jahre 1911 wurde debattelos bewilligt. So war während der anderthalb Jahrzehnte Tirpitzscher Amtsführung im ganzen deutschen Volke das Verständnis für die Notwendigkeit einer starken deutschen Flotte geweckt worden. Das Wort Kaiser Wilhelms, „bitter not tut uns eine starke Flotte", war endlich begriffen worden, aber freilich spät, sehr spät!

Wo lag das Geheimnis des Tirpitzschen Anfangserfolges? Aus der Beantwortung dieser Frage allein schon kann das Thema dieser unserer Betrachtung verstanden werden: in der Erkenntnis der Aufgaben der deutschen Flotte. Als Tirpitz ins Amt kam, war man sich nirgends in Deutschland ganz klar, welches die Aufgabe der deutschen Flotte im Kriege

sein würde. Man hatte darüber sehr verschiedene Ansicht, man rechnete bald mit dem einen, bald mit dem anderen Gegner und sagte, den einen müsse man so, den anderen so bekämpfen, gegen den einen brauche man Kreuzer, gegen den anderen Schlachtschiffe, gegen den dritten Torpedoboote und Küstenpanzerschiffe. Von allem wollte man etwas haben, und so kam man eben nicht vorwärts. Tirpitz stellte die Frage anders. Er fragte: Was hat Deutschland auf der See und über See zu verteidigen? Antwort: Den deutschen Seehandel und die deutschen Kolonien. Frage: Wie kann diese Verteidigung erfolgen, ist sie möglich durch Verteidigung der eigenen Küsten? Antwort: Nein; denn wenn wir nur an den Schutz der deutschen Küsten denken, so kann ein seemächtiger Gegner ungehindert und unbekümmert den deutschen Seehandel vernichten, sich der deutschen Seeinteressen und Kolonien jenseits der Ozeane bemächtigen. Ebenso mußte sich die weitere Frage beantworten, ob der Schutz des deutschen Handels und der Kolonien mit allem, was zu diesem großen Gebiete gehört, durch Auslandskreuzer an Ort und Stelle ausgeübt werden könne. Gerade diese Frage hat man noch bis vor verhältnismäßig kurzer Zeit in Deutschland verschieden beantwortet. Viele meinten, es sei möglich, durch Zerstörung des gegnerischen Handels einen gewaltigen Einfluß auf den Verlauf des Seekrieges auszuüben, um so in gewissem Sinne die Ozeane zu beherrschen und den eigenen Handel zu schützen. Der Trugschluß liegt auf der Hand: eine starke gegnerische Schlachtflotte braucht nur die Zugänge der Nordsee nach den Ozeanen zu schließen und damit zu erreichen, daß kein deutsches Handelsschiff mehr hinaus noch herein kann. Daß aber auf den Ozeanen auch die kühnsten und schneidigsten Kreuzer auf die Dauer unrettbar verloren sind, falls

sie nicht über eine Menge von befestigten Stützpunkten verfügen, das haben uns die ersten Kriegsmonate ja gezeigt. Es war eine bittere Erfahrung; aber unerwartet ist sie niemandem gekommen, der mit dem Wesen des Seekrieges und seiner Hilfsmittel bekannt ist. Dazu kam natürlich die ungeheure Übermacht, welche unsere vereinigten Feinde auf den Ozeanen aufgestellt hatten, und die sie, als es ihnen nach der Schlacht von Santa Maria notwendig erschien, noch immer gewaltig vermehren konnten. Kurz, der sogenannte Kreuzerkrieg konnte für Deutschland nie zum Erfolge führen. Deshalb war es auch eine falsche Berechnung, wenn man in Deutschland vielfach daran dachte, man könne mit einer großen Kreuzerflotte auf fernen Meeren, mit Küstenpanzerschiffen und Torpedobooten in der Heimat besser und billiger die deutschen Seeinteressen während eines Krieges wahrnehmen als auf andere Weise. Das wäre letzten Endes nur eine große zwecklose Geldausgabe gewesen, eine Geldausgabe, welche weder die Vernichtung des deutschen Seehandels noch der Blockade der deutschen Küsten vorgebeugt haben würde. Admiral Tirpitz kam in sein neues Amt mit der sicheren Erkenntnis, daß es nur ein Mittel gäbe, um mit der Sicherheit der deutschen Küsten auch die des Seehandels und der Kolonien nach Möglichkeit zu verbürgen, nämlich die Schaffung einer starken Linienschiffsflotte, einer Hochseeflotte. Der Grundgedanke des Flottengesetzes von 1898 war in erster Linie, den Anfang einer solchen Hochseeflotte zu schaffen, wie Deutschland sie brauchte. Angefangen werden mußte, und zwar beinahe ganz von vorn; es war nur sehr wenig an Schiffsmaterial da. So setzte die Marineverwaltung sich zunächst das Ziel, einen Schlachtflottenkern von rund zwei Geschwadern im ganzen zu schaffen. Die vorhandenen

Küstenpanzerschiffe wurden vorläufig noch beibehalten. Der erste Schritt mußte eben zuerst gemacht werden, weitere würden bei Gelegenheit folgen. Das war aber ein Übergangsstadium, und jenes erste Flottengesetz, auch wenn es ganz durchgeführt worden wäre, hätte niemals bewirken können, daß die deutsche Flotte imstande gewesen wäre, die ihr zum Schutze deutschen Eigentums zufallenden Aufgaben zu lösen. So können wir gleich zu dem zweiten Flottengesetze übergehen, welches im Sommer 1900 zustande kam. Es verdoppelte den Bestand der Flotte des Gesetzes von 1898. In der Begründung, welche jener Gesetzesvorlage beigegeben wurde, war ausgeführt, zur Verteidigung der deutschen Kolonien, des deutschen Handels und der deutschen Seeinteressen gäbe es nur ein einziges Mittel, nämlich eine Flotte, die so stark sei, daß auch die größte Seemacht Bedenken tragen müsse, sich in einen Krieg mit uns einzulassen, weil sie nachher zu wenig Kriegsschiffe übrig behalte. Das war und ist der Grundgedanke nicht nur für den Ausbau der deutschen Flotte gewesen, sondern vor allem für ihre Aufgaben im Kriege wie im Frieden.

Nicht mit Küstenverteidigungsschiffen, nicht durch Auslandskreuzer konnte das Deutsche Reich sich eine mächtige und kräftige Stellung zur See erringen und wahren, sondern nur durch eine Schlachtflotte. Was versteht man unter einer Schlachtflotte? Ihren Kern und ihre Hauptmacht bilden Linienschiffe, also in Verhältnisse der Landarmee übersetzt: Infanterie und Artillerie zusammen. Die Linienschiffsgeschwader sollten im großen Kampfe die Entscheidung bringen, ebenso wie Infanterie und Artillerie in der Landschlacht. Außer dieser Linienschiffsflotte muß eine Hochseeflotte aber viele Kreuzer, große und kleine, außerdem Torpedoboote und Unterseeboote haben.

Es ist also ein ganz komplizierter Körper, und es dauert sehr lange, bis man eine solche Flotte aufgebaut, organisiert und eingeübt hat. Solange das nicht geschehen ist, solange Deutschland mit seinem Flottenbau nicht fertig war, mußte natürlich auch mit der Möglichkeit eines Kriegsausbruches gerechnet werden, und, wie es gleich hier bemerkt werden kann, der Ausbau der deutschen Flotte war noch lange nicht beendigt, als der große Krieg 1914 ausbrach. Aus dem Boden stampfen läßt sich eine große Flotte nicht. Spät mit ihrem Bau anfangen war aber besser als gar nicht anfangen.

Wir wollen uns nun einmal klarmachen, welches die Aufgaben der deutschen Flotte nach dem Flottengesetze hätten sein sollen. Kurz steht das in der Begründung: die Flotte sollte so stark sein, daß auch der mächtigste Gegner zur See Bedenken tragen müsse, einen Krieg mit uns anzufangen, das heißt, die deutsche Flotte solle stark genug sein, um durch ihr Dasein den Frieden zu erhalten. Mit anderen Worten, es sollte auch die stärkste Seemacht sich sagen, man wolle lieber Frieden halten, als mit der deutschen Flotte anbinden. Wäre dieses gelungen, so würde natürlich auf solche Weise der deutsche Seehandel und würden die deutschen Kolonien am sichersten und am einfachsten geschützt worden sein. An und für sich war es nicht so unwahrscheinlich, daß dieser Plan gelang. Es hieß nur erst, den Bau der Flotte vollendet zu haben. Behielt man bis dahin Frieden, so würde er nachher vielleicht durch die Stärke der Flotte zu erhalten sein, kam aber Krieg, nun dann mußte man eben, so gut es ging, das verteidigen, was zu verteidigen war, je nach der Zahl und der Stärke der Gegner und je nach der Stärke der deutschen Flotte.

So ist es nun gekommen. Als mit dem August

1914 der große Krieg ausbrach, war der Bau der deutschen Flotte noch nicht zu Ende geführt. Wohl war sie damals ihrer Stärke nach die zweite der Welt. Im Laufe der vergangenen anderthalb Jahrzehnte war es der deutschen Marineverwaltung gelungen, durch konsequente, zweckmäßig gegliederte Bautätigkeit nacheinander die russische, französische und amerikanische Marine zu überholen. Von der Stärke der englischen war sie sehr weit entfernt. Nimmt man den Durchschnitt von den verschiedenen Schiffsklassen, so konnte man bei Ausbruch des Krieges die englische Flotte der deutschen als mindestens um das Doppelte überlegen bezeichnen. Diese ungeheure Übermacht trat um so mehr in die Erscheinung, als ja auch Frankreich und Rußland gegen das Deutsche Reich stehen. England hatte mithin nicht nötig, seine Flotte zu verteilen, sondern konnte vom Beginn des Kampfes an beinahe seine gesamte ungeheure Streitmacht an den Küsten der großbritannischen Inseln vereinigt halten.

Nun kann man nicht die Stärken zweier Flotten allein als Maßstab dafür betrachten, was die eine und was die andere auszurichten imstande ist.

Gerade für die Beurteilung der Verhältnisse eines Krieges zwischen dem Deutschen Reiche und Großbritannien ist es ganz unerläßlich, die geographische Lage in Betracht zu ziehen. Sie ist von der allergrößten Bedeutung. Wir müssen den Leser daher bitten, die Karte zur Hand zu nehmen, oder aber sich die Lage der deutschen und der großbritannischen Küsten und des von ihnen eingeschlossenen Meeres zu vergegenwärtigen.

Tief springt die Nordsee in die deutschen Küsten ein. Beinahe rechtwinklig endet jene deutsche Nordseebucht in dem Winkel, welcher die deutschen Flußmündungen der Elbe und Weser, der Jade und der

Ems einschließt. Aus diesen wenigen dicht aneinanderliegenden Flußmündungen strömt der ganze gewaltige deutsche Seehandel aus und kommt wieder in ihn hinein. Die Küste ist kurz und infolgedessen im Verein mit ihrer Winkelform durch eine überlegene feindliche Flotte mit verhältnismäßiger Leichtigkeit zu sperren oder auch zu blockieren. Daran ändert auch die verhältnismäßig wenig vorgeschobene Insel Helgoland nichts. — Als die deutsche Flotte noch sehr klein und schwach war, lag deshalb der Gedanke und die Befürchtung nahe genug, daß in einem Kriege mit irgendeiner großen Seemacht die deutschen Häfen und Flußmündungen ebenso hermetisch durch Blockade geschlossen werden würden, wie seinerzeit in dem schmählichen Jahre 1848 durch die Flotte des kleinen Dänemark. Jenes „Blockadegespenst", von welchem während der neunziger Jahre in Deutschland so viel die Rede war, beruhte auf einer durchaus begründeten Annahme. Man brauchte sich nur die Stärke der französischen oder der russischen Flotte vorzustellen und mußte zugeben, daß Deutschland kein Mittel gegen eine von diesen Mächten auszuführende Blockade besessen hätte, gar nicht zu reden natürlich von der ungeheuren englischen Seemacht. In demselben Maße, wie die deutsche Flotte inzwischen wuchs, trat die unmittelbare Gefahr einer solchen Blockade immer mehr zurück, und jetzt sehen wir, wie sogar Großbritannien nicht wagen konnte, eine enge Blockade der deutschen Küsten auch nur zu versuchen. Heute wäre eine solche erst möglich, nachdem der größte Teil der deutschen Hochseeflotte zerstört, außerdem die Betätigungsmöglichkeit deutscher Unterseeboote durch den Feind vereitelt worden wäre. Nun zeigt sich aber eine zweite — eine geographische — Tatsache von allerhöchster Bedeutung. Betrachten wir die Karte, so finden wir, daß

die großbritannischen Inseln, einer gewaltigen Barre gleich, der Nordsee vorgelagert sind und sie beinahe zu einem Binnenmeere machen. Im Südwesten bildet die englische Küste zusammen mit der belgischen und französischen das Ärmelmeer, oder, wie die Engländer in ihrer Anmaßung dieses Gewässer nennen, den englischen Kanal. Im Norden ist die Verbindungsstraße der Nordsee mit den Ozeanen erheblich breiter. Sie bildet den Meeresarm zwischen Schottland und Norwegen. Dieses Gewässer wird aber in Friedenszeiten von den Schiffern nur sehr ungern als Fahrstraße nach den Ozeanen benutzt, einmal, weil sie einen großen Umweg bildet, ferner, weil jener Weg um die Nordspitze von Schottland herum neblig, stürmisch und unsicher ist.

Alle deutschen Handelsschiffe mußten im Frieden eine dieser Durchfahrten passieren, und zwar sozusagen unter den Augen Englands. In ihrer altüberlieferten Neigung zu rechtloser Gewalttätigkeit war es deshalb nicht zu verwundern, als vor einer Reihe von Jahren die Engländer in ihrer Presse erklärten: die deutsche Flotte sei ja zwar im Verhältnis zu früher stark geworden; der Besitz der Insel Helgoland, die Entwicklung der unterseeischen Waffen usw. würden eine direkte Blockade der deutschen Küsten im Kriege wahrscheinlich zu schwierig machen; dafür sei Großbritannien aber dank der Natur in der glücklichen Lage, die ganze Nordsee abzuschließen, „zuzusiegeln", wie man in England sagt.

Solch eine „Zusiegelung" ist bekanntlich unmittelbar mit dem Beginne des Krieges durch England zur Ausführung gebracht worden. Britische Kriegsschiffe kreuzen seitdem dauernd in den Meerengen, und mit dem deutschen Seehandel war es von demselben Augenblicke an aus. Kein deutsches Handelsschiff konnte mehr aus deutschen Häfen auslaufen, keines mehr

in sie zurückkehren. Deutschland aber, so hofft England, soll auf diese Weise ausgehungert und unter dem Drucke des Mangels zum Frieden und zur Unterwürfigkeit gezwungen werden. Diese Absperrung der gesamten Nordsee ist völkerrechtswidrig, und vor einem halben Jahrzehnt hat dasselbe England durch seine Delegierten auf einer internationalen Konferenz erklärt, durch Blockade gesperrt werden dürften nur Küsten und Häfen, welche dem Feinde gehörten oder von ihm besetzt seien. Bei der Nordseesperre aber werden auch die holländischen Küsten gesperrt und indirekt ebenfalls die dänischen und schwedischen. Gegen eine solche Gewaltmaßnahme kann die deutsche Flotte nichts machen. Auch wenn sie sehr viel stärker wäre als sie ist, würde das nicht anders sein, denn der Ärmelkanal und die Enge zwischen Schottland und Norwegen sind zu weit von den deutschen Hauptkriegshäfen entfernt. Die deutsche Flotte kann deshalb jene Ausgänge nicht freimachen, sie würde vorher von der englischen Übermacht abgeschnitten und vernichtet werden. Man hatte sich natürlich in Deutschland schon seit einer Reihe von Jahren überlegt, wie ungefähr ein Seekrieg mit England sich abspielen würde. Die deutschen Fachkreise waren keinen Augenblick im Zweifel, daß Großbritannien nicht daran denken würde, das Völkerrecht und internationale Abmachungen zu achten. Das hat Großbritannien im Laufe der Jahrhunderte niemals getan. Die Erstickung des deutschen Seehandels war für den deutsch-englischen Kriegsfall mithin sicher, solange es nicht gelungen war, die deutsche Flotte sehr viel stärker zu machen, so stark, daß sie ohne die erwähnte Gefahr die Offensive gegen die britische Flotte ergreifen konnte. Die Aussicht, daß es jemals dahin kommen könnte, war aber schwach. Wir brauchen nicht zu erörtern, wie die

Dinge hätten werden können, sondern haben die Lage zu betrachten, wie sie ist, und da kommen wir zu dem Ergebnisse: die deutsche Kriegsflotte konnte und kann die Sperrung der Nordsee durch England für Handelsschiffe nicht hindern! — Nicht zum wenigsten aus dieser Erkenntnis waren jene Worte der Begründung zum Flottengesetze hervorgegangen, welche betonen: die deutsche Flotte müsse so stark sein, daß auch die größte Seemacht den Krieg mit Deutschland meide, weil sie sonst befürchten müsse, ihre Vormachtstellung in der Welt zu verlieren. Das sollte bedeuten, daß es der englischen Flotte ja vielleicht gelingen könnte, die deutsche zu vernichten, daß ihr das aber so große Verluste kosten würde, daß sie anderen Seemächten gegenüber nach dem Kriege nicht mehr die alte beherrschende Stellung einnehmen würde. Man war sich aber auch darüber in Deutschland klar, daß, wenn diese Hoffnung, also die Erhaltung des Friedens, sich nicht verwirklichen sollte, die deutsche Flotte dann jedenfalls auf absehbare Zeit nicht in der Lage sein werde, den deutschen Handel im Gange zu halten; dazu liegen eben die geographischen Verhältnisse gar zu ungünstig für Deutschland. Außerdem ist, wie gesagt, der Krieg ausgebrochen, ehe das Werk des deutschen Flottenbaues vollendet war.

Welches sind unter diesen schwierigen Verhältnissen nun die Aufgaben der deutschen Flotte? Diese Flotte, welche erst vor anderthalb Jahrzehnten in regelmäßigen Bau genommen wurde, sah sich mit Ausbruch des Krieges nicht nur der größten Seemacht der Welt gegenüber, sondern zu ihren Gegnern gehörte noch die russische und französische Flotte. Dazu kam auf den Ozeanen die Flotte Japans. Sollte die weit unterlegene deutsche Flotte einfach den Feind aufsuchen, sich auf ihn stürzen und ungeschreckt durch eine mehr als doppelte Übermacht sich

heldenmütig opfern? So dachten vielleicht manche, und so hoffte man auch im Auslande. Die Engländer hofften es besonders in den ersten Monaten des Krieges; denn sie sagten sich: vernichten wir die deutsche Hauptflotte im Anfang des Krieges, so sind wir damit einer so großen Sorge entledigt, daß es schon große Verluste wert ist. Für den Rest des Krieges sind wir dann, wie lange er auch dauern mag, unbestrittene Beherrscher der Meere. Machte man sich in Deutschland eine nüchterne Rechnung, so konnte diese ebenfalls kein anderes Ergebnis haben. Wir konnten uns nicht verhehlen, daß es keinen vernünftigen militärischen Zweck haben würde, die deutsche Flotte ohne weiteres einer erdrückenden englischen Übermacht gegenüberzustellen, sie den nach Hunderten zählenden englischen Torpedofahrzeugen, den Unterseebooten und Minen auszusetzen. Trotz aller Verluste, die man den Engländern beigebracht hätte, wäre zunächst nichts Wesentliches erreicht worden und — eine deutsche Flotte hätte nicht mehr existiert, zum mindesten hätte es während des Verlaufes des Krieges, solange er auch dauern konnte, keine deutsche Flotte mehr gegeben. Alles in allem, man konnte dem Feinde keinen besseren Dienst leisten, als die deutsche Flotte, wenn auch in noch so heldenmütiger Weise und unter noch so großen Verlusten, für ihn aufzuopfern.

Je länger ein großer Krieg dauert, desto wechselnder sind die Lagen, welche er ergibt, und welche auch durch politische Änderungen und Verschiebungen eintreten können. Schon oft in früheren Kriegen sind schwächere Kräfte zu Lande wie zur See schließlich zum Siege gelangt, weil sie sich vorläufig zurückhielten, den günstigen Augenblick abwarteten und dann entschlossen und rücksichtslos vorgingen. Das Deutsche Reich mußte diesen Krieg zugleich mit

dem Kampfe gegen die beiden stärksten Militärmächte Europas, die gleichzeitig Seemächte sind, und gegen die größte Seemacht der Welt beginnen. Es lag von vornherein auf der Hand, daß auch die Ereignisse und der Verlauf des Landkrieges von größtem Einfluß auf die Entwicklung des Seekrieges sein mußten. Dann erst würde man die Kräfte frei haben und unter günstigen Umständen gegen England zur Verwendung bringen können, wenn die deutschen Heere nach Westen Raum gewonnen hätten und überhaupt militärisch ein gewisser Abschluß hier erfolgt wäre. Im Besitze der belgischen und womöglich auch eines Stückes der französischen Küsten konnte man die deutsche Flotte oder jedenfalls doch Teile von ihr auf Häfen dieser Küsten stützen und brauchte sie nicht mehr auf den engen und weit zurückgezogenen Nordseewinkel zu beschränken; man sah sich den englischen Küsten näher. Das war nur eine Überlegung unter allen denen, welche sich die deutsche Kriegsleitung bei Beginn des Krieges gemacht haben mag. Dazu kam noch das folgende: Sollte es nicht möglich sein, ohne die deutsche Hauptflotte gleich in den Entscheidungskampf mit dem übermächtigen Gegner hineinzustürzen, diesen erst vorher zu ermüden und durch gelegentliche Vorstöße, ferner durch Torpedoboote, Unterseeboote und Minen zu schwächen und so den großen Kraftunterschied geringer zu machen? Dann könnte im Laufe des Krieges vielleicht ein Zeitpunkt eintreten, an welchem auch die deutsche Hauptflotte in der Lage wäre, den Entscheidungskampf mit der englischen unter guten Aussichten zu wagen.

Wie wir wissen, ist seit Beginn des Krieges dieses Verfahren von der deutschen Flotte eingeschlagen worden.

Zurzeit, wo diese Zeilen geschrieben werden,

währt der Krieg ungefähr ein halbes Jahr, und welchen Verlauf er nehmen mag, ist noch nicht abzusehen. Eins aber können wir heute schon mit Bestimmtheit feststellen: Großbritannien ist durch die Art der deutschen Seekriegführung auf das äußerste überrascht worden. Die britische Admiralität hatte sich nicht vorgestellt, daß die deutsche Seekriegführung so systematisch und planvoll und umfassend mit den Mitteln des unterseeischen Krieges arbeiten würde und arbeiten könnte. Als in den ersten Kriegstagen ein zum Kriegsschiffe umgewandelter deutscher Dampfer Minen vor der Themsemündung legte, gab es wohl einige Erregung in England; aber man war doch ausnahmslos der Ansicht, daß es sich zwar um eine kühne Tat handle, jedoch um nichts, was irgendwie von Bedeutung auf den Verlauf des Seekrieges und seiner Führung werden könne. Mit jeder Woche, die ins Land ging, mußten aber die Engländer deutlicher einsehen, daß der deutsche Minenkrieg in der Tat alle Berechnungen der britischen Admiralität über den Haufen warf. Das war zwar nicht der Minenkrieg allein, sondern vor allem auch die Tätigkeit der deutschen Unterseeboote.

Daß man in Deutschland seit ungefähr acht Jahren Unterseeboote baute, war den Engländern natürlich bekannt gewesen. Man hatte aber nicht gewußt, daß die deutschen Unterseeboote in der Lage waren, so weit auszugreifen und so lange Zeit in See zu bleiben, wie sie es nachher zur Überraschung der ganzen Welt taten. Es gelang den deutschen Unterseebooten in verhältnismäßig kurzer Zeit, den englischen Kriegsschiffen die Nordsee derart unsicher und gefährlich erscheinen zu lassen, daß die britische Hauptflotte sich überhaupt auf die andere — die westliche — Seite der britischen Inseln zurückzog. Das war keine Feigheit, darüber soll man sich

nicht täuschen. Man fürchtete einfach, daß die deutschen Unterseeboote und die Minen der englischen Flotte große Verluste an großen Panzerschiffen beibringen und so die Hauptflotte für den schließlichen Entscheidungskampf schwächen könnte. Wann und wie dieser Entscheidungskampf einmal einsetzen sollte, darüber hörte man in England lediglich die allgemeine Andeutung, „wenn die Stunde da sein wird", eine Wendung, welche die deutsche Flotte sich genau mit demselben Rechte zu eigen machen konnte, nur freilich mit dem Unterschiede, daß die „Stunde" der englischen Flotte nicht die der deutschen sein wird.

Jene Wirkung der deutschen Unterseeboote und Minen, die Wirkung nämlich, daß Großbritanniens Hauptflotte sich aus der Nordsee zurückzog und nur noch ab und zu schnelle englische Kreuzergeschwader dort erschienen, hatte natürlich nicht den eigentlichen Zweck jener deutschen Tätigkeit gebildet. Der Zweck der Unterseeboote und Minen war an und für sich nicht gewesen, die englischen Kriegsschiffe zu entfernen, sondern sie zu vernichten. Auch die Vernichtung ist während des ersten Kriegshalbjahres verschiedentlich gelungen, aber meist sind es doch nur ältere englische Schiffe gewesen, da die neuen, wie gesagt, auf Anordnung der Admiralität aus den so gefährdeten Nordseegewässern zurückgezogen wurden. Dabei ließ sich deutscherseits nichts machen. Immerhin war es ein bedeutender Erfolg der deutschen Unterseeboote und Minen, die gewaltige Flotte des meerbeherrschenden Großbritanniens aus der Nordsee vertrieben zu haben. Daß sie sich vertreiben ließ, lieferte den Beweis dafür, daß man in Großbritannien auf die deutsche Minenkriegführung nicht gefaßt gewesen war, daß man keine Ahnung gehabt hatte, mit welcher Sorgfalt und Umsicht die

deutsche Marine in Friedenszeiten hier ihre Vorbereitungen getroffen hatte.

Alle diese Dinge sind noch im Fluß, und es wäre deshalb nicht richtig, jetzt Einzelheiten zu erörtern. Jeden Augenblick können neue Ereignisse eintreten, welche das Bild des Ganzen auf das erheblichste verändern. Wohl aber können wir hier wieder unsere alte Frage stellen, welches unter den eigentümlichen Verhältnissen dieses Seekrieges jetzt die eigentlichen Aufgaben der deutschen Flotte sind.

Darauf ist zunächst mit der ganz allgemeinen, darum aber nicht minder bestimmten und klaren Wendung zu antworten: Die Aufgabe der deutschen Flotte ist die Schädigung und ihr Endziel die Vernichtung des Feindes. Wo, wann, wie und in welchem Umfange die deutschen Streitkräfte diesen Zweck erreichen können, das ist eine Frage jeweiliger praktischer Möglichkeiten. Zu dieser Hauptaufgabe kommt noch eine zweite, nämlich die Schädigung des großbritannischen Seehandels und hauptsächlich der Nahrungsmittelzufuhr von über See nach den großbritannischen Inseln. Großbritannien lebt bekanntlich in weit überwiegendem Maße von der überseeischen Einfuhr. Sie zu stören, würde die Kampffähigkeit des britischen Volkes auf das erheblichste beeinträchtigen und, von einem gewissen Grade an, lähmen. Auf der anderen Seite wissen wir und hat der Verlauf des Krieges schon lange gezeigt, daß gerade für Deutschland diese Aufgabe ungeheuer schwierig erscheint. Im besonderen zeigte die nach so ruhmvollem Kampfe erfolgte Vernichtung des größten Teiles der deutschen Ozeankreuzer, daß es für eine verhältnismäßig kleine Anzahl von Ozeankreuzern auf die Dauer eine Unmöglichkeit ist, sich gegen eine so gewaltige Übermacht, wie sie Großbritannien und seinen Bundesgenossen zur Verfügung stand, zu halten oder aber

ihr auf die Dauer zu entgehen. Der deutschen Ozeankreuzer waren von Anfang an nur wenige. Warum? so werden manche Leser fragen. Die Antwort, welche man jetzt in Kriegszeiten mit noch größerer Beweiskraft geben kann als im Frieden, ist diese: Für das Deutsche Reich mußten bei seinen besonderen geographischen und sonstigen Verhältnissen die heimischen Seestreitkräfte unter allen Umständen die unbedingte Hauptsache sein und bleiben. Nur in den heimischen Gewässern konnte und kann das Deutsche Reich seine Seeinteressen verteidigen, und zwar, wie wir sahen, durch Schwächung, womöglich Vernichtung des Gegners. Irgendwelche Teilerfolge deutscher Kreuzer im Auslande konnten wohl an sich erfreulich sein, sie konnten den Gegner geldlich stark und militärisch bis zu einem gewissen Grade schädigen, aber unter keinen Umständen wesentlich auf die endliche Entscheidung einwirken. In Friedenszeiten waren die deutschen Auslandskreuzer von großem Wert und notwendig; im Kriege wären sie auf die Dauer nützlicher in den heimischen Gewässern gewesen. Sie konnten diese natürlich nach Ausbruch des Krieges nicht erreichen, und so mußten sie ihr Bestes tun, soviel englische Handels- und Kriegsschiffe wie möglich vernichten, bis sie früher oder später der vereinten erdrückenden Übermacht englischer, französischer und japanischer Kreuzer erlagen. Und so ist es denn auch schließlich, wie wir wissen, gekommen. Der Ozeankrieg hat der deutschen Flagge unvergänglichen Ruhm gebracht, er hat der Welt gezeigt, daß die Tüchtigkeit, Tapferkeit und Todesverachtung der deutschen Marinemannschaften auf glänzender Höhe steht, und daß bei gleichen Kräften englische Kriegsschiffe und Geschwader nicht als Sieger aus dem Kampfe hervorgehen. Diese Errungenschaft ist unschätzbar und

dauernd, sie allein war den Einsatz und auch den Untergang unserer heldenmütigen Ozeanschiffe wert. Das ist unter allen Umständen festzuhalten. Andererseits aber muß man bei rein sachlicher Beurteilung feststellen, daß jener Ozeankrieg und die Vernichtung so vieler englischen Handelsschiffe eine Schwächung der englischen Seemacht und eine irgendwie ernsthafte Störung des britischen Seehandels nicht zur Folge gehabt haben. Das ganze deutsche Volk hat mit Bewunderung und Begeisterung die Taten der „Emden", der „Karlsruhe" und des Grafen Spee mit seinem Geschwader verfolgt, und es ist stolz gewesen auf das Heldentum, auf die Geschicklichkeit und den Schneid unserer Offiziere, Matrosen und Heizer. Unvergängliche Werte sind so gewonnen worden, und ewiger Ruhm hat sich an die Kriegsflagge der deutschen Marine geheftet. Aber, um es noch einmal zu sagen, einen tatsächlichen Einfluß auf den Verlauf des Seekrieges haben diese Dinge alle nicht gehabt, und alle Kundigen sagten sich, wennschon mit Trauer, von Anfang an, daß unsere Auslandskreuzer dem schließlichen Untergange geweiht seien; ihnen standen keine befestigten Stützpunkte zur Verfügung, und der Feinde waren zu viel.

In den heimischen Gewässern hatte die deutsche Flotte von Anfang an zwei Sonderaufgaben. Die eine, die leichtere, liegt in der Ostsee, die andere, die Hauptaufgabe, in der Nordsee. In der Ostsee war die russische Flotte, und ihr südlichster Hafen Libau befindet sich nur eine kurze Strecke von der deutschen Grenze entfernt. Die russische Flotte war bei Beginn des Krieges zwar nicht gerade stark zu nennen und auch in manchen Dingen wohl nicht ganz auf der Höhe; aber immerhin konnten russische Schiffe, Torpedoboote, Unterseeboote und Minen

schlimmen Schaden tun, wenn man sich deutscherseits nicht gehörig vorsah. Das hatte sich die deutsche Marine aber vorher gründlich überlegt, und schon während der ersten Kriegstage vernahm die erstaunte Welt von einer Beschießung des Hafens von Libau durch deutsche Kriegsschiffe. Von Anfang an betrachtete man es als Aufgabe der deutschen Flotte in der Ostsee, dort eine Streitmacht zu halten, die genügend sei, allen unvorhergesehenen Bewegungen und Absichten russischer Seestreitkräfte zu begegnen und nach Möglichkeit ihnen die Lust zu Vorstößen zu nehmen. Darüber hinaus war nicht nötig, Pläne zu machen. Wie die Verteilung der deutschen Streitkräfte in der Ostsee war, darüber kann man naturgemäß heute noch nicht sprechen.

Der Hauptfeind drohte in der Nordsee. Auch hierauf war die deutsche Marine vorbereitet, soweit es die verhältnismäßig geringen, zur Verfügung stehenden Streitkräfte gestatteten.

Es ist eine schwere Zeit für die tatendurstige deutsche Flotte, immer zu warten und zu warten, sich zurückzuhalten und ruhig zu bleiben, wo jeder Offizier und jeder Mann voll Ungeduld und Begier ist, sich mit dem Feinde zu messen, und man kann ohne Übertreibung hinzufügen, gerade mit diesem Feinde. In der deutschen Marine ist man sich schon seit langen Jahren darüber klar gewesen, daß der nächste große Krieg England gegen uns auf den Plan bringen werde. Alles Gerede von freundschaftlichen Verhältnissen, von guten und herzlichen Beziehungen zwischen dem Deutschen Reiche und Großbritannien haben an dieser klaren Erkenntnis der Marine nichts ändern können. Auf der anderen Seite hat die deutsche Marine aber niemals die ungeheure Stärke des Gegners unterschätzt und niemals verkannt, daß die englischen Offi-

ziere, Mannschaften und Schiffe durchaus auf der Höhe der Zeit stehen. In den gefährlichsten aller Fehler, den künftigen oder gegenwärtigen Feind zu unterschätzen, ist die deutsche Marine niemals verfallen; sie ist sich vielmehr bewußt gewesen, daß angestrengte und ausdauernde Friedensarbeit notwendig sei, um auf eine für diesen riesenhaften Entscheidungskampf erforderliche Höhe zu gelangen und sich auf ihr zu halten. Die Friedensarbeit gerade der deutschen Marine mußte um so angestrengter sein, als wir in Deutschland für die Marine die dreijährige Dienstzeit haben. In der englischen Marine dagegen besteht lange Dienstzeit, und jeder Matrose wie Heizer betrachtet sein Leben in der Marine nicht als eine schnell vorübergehende Dienstleistung, sondern als seinen Lebensberuf. Das ist der große Unterschied. Die deutsche Flotte mußte infolge des dreijährigen Dienstsystems im Herbste jeden Jahres ein Drittel ihrer Mannschaften zur Reserve entlassen und unausgebildete Rekruten, die zum allergrößten Teile sogar der Landbevölkerung entstammten, statt dessen einstellen. Daraus erwuchs naturgemäß Jahr für Jahr eine ganz ungeheure Ausbildungsarbeit und gleichzeitig für mehrere Monate eine starke Herabsetzung der Kriegsbereitschaft der Flotte. Jahr für Jahr wiederholte sich der gleiche Vorgang. Jahr für Jahr erneuerte sich die ungeheure Arbeit der Ausbildung der Rekruten zu brauchbaren Kriegsschiffsmatrosen und Kriegsschiffsheizern, und jedes Jahr erneuerte sich auch die „Periode der Schwäche“ unserer Flotte, welche nach der Entlassung des dritten Jahrganges begann und solange dauerte, bis die neueingestellten Rekruten notdürftig ausgebildet und eingeübt waren. Es war selbstverständlich, daß ein System der langen berufsmäßigen Dienstzeit, wie das in der englischen Marine, hier

stark im Vorteil war. Auf der englischen Flotte brauchten die Leute nicht zu einem Drittel des Gesamtbestandes, ja überhaupt nicht in jedem Jahre neu ausgebildet zu werden. Infolgedessen fiel jene Periode der Schwäche in der englischen Marine ohne weiteres fort; außerdem wurde die sehr große Menge an Zeit und Arbeit der Ausbildung damit gespart, man konnte Offiziere und Unteroffiziere mehr schonen und die überschüssige Zeit zu anderen Dingen anwenden. Diese Andeutungen lassen erkennen, wie ungeheuer die jährliche Anstrengung innerhalb der deutschen Marine sein mußte, wollte man anders Leistungen erreichen, die wirklich im Sinne des Wortes auf der Höhe standen. Das wollte man, und das hat man, wie die Marine heute ohne Überhebung sagen kann, auch erreicht; ihre Leistungen in der Nordsee und Ostsee und auf den Ozeanen haben den Beweis geführt, und zwar einen glänzenden Beweis.

Hiernach ist verständlich, wie schwer es der Marine nach Ausbruch des Krieges wurde, sich nicht sofort zum Entscheidungskampfe auf den Feind zu stürzen, sondern sich in der deutschen Bucht der Nordsee und in den dortigen Flußmündungen zurückzuhalten, um die Gelegenheit abzuwarten und abzupassen. Für eine kampflustige, sich ihres Wertes und ihrer Leistungsfähigkeit voll bewußte, bis aufs letzte schlagfertige Flotte bedeutet das eine ungeheure Anforderung; vor allem kam dazu, daß in jener ersten Periode des Krieges die deutsche Armee nach allen Seiten in schnellem Vorgehen war und sofort nach Ausbruch des Krieges die deutschen Grenzen überschritten hatte. Der Ehrgeiz der deutschen Marine, es der Schwesterwaffe gleichzutun, mußte zurückgedrängt werden. Auch das war schwer und schmerzlich. Schließlich kam auch noch das Gefühl hinzu, dem deutschen

Volke zu zeigen, daß die gewaltigen Geldaufwendungen der letzten fünfzehn Jahre für die Flotte nicht umsonst gewesen seien; daß diese deutsche Flotte, an deren Schaffung das Herz des deutschen Volkes seit dem Jahre 1848 gehangen hat, nun wirklich da sei und ihrer Aufgabe gerecht werden könne. Gerade in der Marine hat man tief anerkannt, mit welcher Hingebung und mit welchem Vertrauen das deutsche Volk alle jene großen Opfer gebracht hat. Merkwürdig war in den ersten Monaten des Krieges, wie die Engländer sich damals gerade in diese Gefühle und Erwägungen hineingedacht hatten. Unaufhörlich schrieben die britischen Zeitungen, es sei mit Sicherheit zu erwarten, daß die deutsche Flotte schon sehr bald zum Angriffe vorgehen werde; denn der Geist des Angriffs sei in ihr ausgebildet, und das deutsche Volk verlange einfach von seiner Flotte, daß sie nicht „tatenlos" zu Hause liege. In dieser Tonart ging es, wie gesagt, wochenlang. Und als sie nichts half, da versuchte die englische Presse stärkere Mittel, indem sie höhnisch meinte, da sähe man nun, wie feige die deutsche Flotte sei, und daß man ganz mit Unrecht vielfach einen gewissen Respekt vor ihr gehabt habe. Nun bleibe sie aus lauter Angst zu Hause in den Flußmündungen und Häfen, leiste nichts und werde eines schönen Tages von der tapferen englischen Flotte ausgeräuchert werden wie eine Ratte aus ihrem Loche. Sogar der großbritannische Marineminister, Mr. Churchill, hielt es nicht unter seiner Würde, auf öffentlichen Versammlungen so zu sprechen. Es hat ihm nichts geholfen und ebensowenig den englischen Zeitungen. In Deutschland durchschaute man ohne weiteres die englischen Absichten. Diese bestanden ja nur darin, die deutsche Flotte herauszulocken in eine ungünstige militärische Lage, zu einem Zeitpunkte, welchen sich nicht die deutsche,

sondern die englische Flotte ausgesucht hätte. So wollte man sie dann in irgendeine Falle locken und schwer schädigen oder gar vernichten. Die deutsche Seekriegsleitung aber stand auf dem Standpunkte, daß sie sich das, was sie zu tun oder zu lassen habe, nicht von der englischen Admiralität vorschreiben lassen, sondern nach ihren eigenen Erwägungen im Hafen bleiben oder aus ihm herausgehen wolle. Wann der Augenblick zum Handeln kommen würde, das war wahrhaftig eine deutsche Angelegenheit und keine englische. Das ist aber — und es ist gut, das einmal offen auszusprechen — auch eine Sache, welche nur die leitenden Fachleute bestimmen können und dürfen. Die große Masse der deutschen Bevölkerung, so gut ihr Wille und so verhältnismäßig beträchtlich auch ihr Verständnis für Marinedinge ist, kann und darf sich über diese ungeheuer wichtigen und ebenso schwierigen Entscheidungen, was die deutsche Flotte jeweilig zu lassen oder zu tun habe, keinerlei Urteil erlauben. Allein die leitenden Militär- und Marinepersonen unter der obersten Autorität des Deutschen Kaisers vermögen diese Dinge zu beurteilen. Sie allein erhalten alle Nachrichten, die dazu nötig sind und die selbstverständlich geheim bleiben müssen; sie allein kennen alle Tatsachen und den genauen Stand der militärischen Lage. Die anderen und auch die fleißigsten Zeitungsleser und Beobachter in Deutschland können wohl hier und da etwas aufschnappen, können in diesem oder jenem Punkte politisch oder militärisch richtig urteilen, aber was ihnen fehlt, das ist immer die vollständige Übersicht der Gesamtlage und die Kenntnis aller Faktoren. Diese Kenntnis ist aber nötig; denn im Kriege wirken alle diese Dinge aufeinander wechselseitig ein, und nichts kann außer dem Zusammenhange rein an und für sich beurteilt werden. Das aber liegt ohne weiteres klar zu-

tage, wie wünschenswert es für die Engländer sein müßte, die deutsche Hauptflotte unter für sie ungünstigen Umständen zu einer großen Entscheidungsschlacht zu zwingen. Sie haben schon manche Versuche gemacht, die deutschen Geschwader herauszulocken. Das wurde so gemacht, daß zunächst leichte englische Kreuzer vor der Helgoländer Bucht erschienen und dort einige deutsche Vorpostenschiffe mit Übermacht angriffen. Am 28. August 1914 fand der erste Versuch statt. Er kostete Deutschland einige kleine Kreuzer, während auch die Engländer Schaden erlitten, den sie zwar bis zu einem gewissen Grade verbergen konnten, der aber recht schwer gewesen zu sein scheint. Genug, Genaueres wird man im Laufe der Zeit erfahren. Weit wichtiger war die Tatsache, daß, wie man hörte, außer Sicht der deutschen Küsten schwere englische Streitkräfte bereitstanden, um über etwa vorstoßende deutsche Schiffe herzufallen. Als im Januar 1915 wieder englische Streitkräfte in der Helgoländer Bucht erschienen und insbesondere Flugzeuge bis Kuxhaven und nach der Jademündung vordrangen, da ließ man sich deutscherseits ebensowenig aus dem Gleichgewichte bringen und tat den Engländern nicht den Gefallen, mit schweren Streitkräften herauszukommen und den vor den Flußmündungen lauernden Unterseebooten wertvolle große Schiffe zu opfern. Allem Anschein nach befanden sich auch damals auf hoher See stärkere britische Streitkräfte, die dann, je nach den Umständen, über die Deutschen herfallen wollten, und zwar mit großer Übermacht.

Das sind nur einige Beispiele, herausgegriffen aus der Fülle der Ereignisse; aber sie zeigen, daß ein mehr oder minder unüberlegtes Draufgehen der deutschen Flotte nur schädlich sein könnte.

Die deutsche Flotte ist im Verhältnis zur briti-

schen so klein, daß wir uns immer doppelt überlegen müssen, wo und wann ein Schiff oder ein Geschwader einzusetzen ist. Ist der Augenblick des Einsetzens da, sieht man ihn nach Einschätzung aller Faktoren und Umstände als gekommen an, dann wird dieses Einsetzen, dessen kann man wohl sicher sein, großzügig und rücksichtslos erfolgen. Solange die Seekriegsleitung aber glaubt, daß die Gelegenheit noch nicht dabei sei, solange muß sparsam gerechnet werden und die Überlegung vorwalten, daß für uns jeder Schiffsverlust relativ viel größer ist als für die Engländer. Verliert beispielsweise eine Flotte von dreißig Panzerschiffen ein Schiff, so ist sie um ein Dreißigstel ihrer Gesamtstärke geschwächt, war sie sechzig Panzerschiffe stark, so macht der Verlust eines Schiffes nur ein Sechzigstel aus, also nur die Hälfte des ersten Falles. Entsprechend geht es mit allen Schiffsklassen, und so hätte die deutsche Flottenleitung der englischen keine größere Freude bereiten können, als durch unüberlegtes Vorgehen sich fortgesetzt zu schwächen, ohne daß die englische Flotte entsprechende Verluste erlitten hätte.

Je länger der Krieg dauerte, desto unbehaglicher wurde der englischen Bevölkerung und der Admiralität die Tatsache, daß Deutschland noch immer eine unbesiegte Hochseeflotte ungeschwächt auf dem Wasser zu schwimmen hatte. Wie wäre man erleichtert gewesen, wenn die Admiralität eines Tages mitgeteilt hätte: Es gibt keine deutsche Hochseeflotte mehr. So befand man sich englischerseits aber in der steten Unsicherheit, was geschehen werde, was man vorbereiten und von seiten des deutschen Gegners vermuten müsse. Im Laufe des Winters 1914/15 vermehrte sich diese Unsicherheit noch durch die deutschen Vorstöße nach den großbritannischen Küsten, durch die wachsenden Erfolge der deutschen Untersee-

boote und die mit ungeschwächter Ausdauer weitergeführte deutsche Minenstrategie.

Niemand vermag zu sagen, wie der weitere Verlauf und gar wie das Ende des furchtbaren Krieges zu Lande wie zur See werden wird. Besonders auf dem Gebiete des Seekrieges gehören Überraschungen, unerwartete Ereignisse zu den Dingen, auf die man stets gefaßt sein muß. Um so mehr gilt deshalb das, was auseinanderzusetzen wir uns bemüht haben, daß die Zurückhaltung der deutschen Seekriegführung während des ersten Kriegshalbjahres eine richtig überlegte Maßnahme war.

Die Aufgabe der deutschen Flotte ist und bleibt, den Gegner wo, wann und wie es nur angängig ist, zu schädigen. Dieses Wo, Wann und Wie kann morgen ein anderes sein als heute. Auch Verhältnisse des Landkrieges können darauf einwirken. Das gleiche gilt von wirtschaftlichen Verhältnissen. So könnte sich z. B. einmal Gelegenheit bieten, den großbritannischen Seehandel, insbesondere seine überseeische Nahrungsmittelzufuhr, schwer zu beeinträchtigen. Auch der Luftkrieg kann ein neues Moment in die Ereignisse und deren Gang einführen, und noch bedeutendere Erfolge der deutschen Unterseeboote sind möglich. Auch Mißerfolge können eintreten, wie sehr wir auch hoffen und wünschen mögen, daß sie der deutschen Flotte erspart bleiben oder wenigstens durch entsprechende Verluste des Gegners mindestens ausgeglichen werden. Rechnen müssen wir selbstverständlich auch mit der Möglichkeit von Mißerfolgen und Rückschlägen. Ebenso selbstverständlich würden solche auf die Art der weiteren Seekriegführung natürlich von Einfluß sein. Das Umgekehrte würde bei deutschen Erfolgen zur See eintreten.

Aus allen diesen Überlegungen müssen wir den Schluß ziehen, daß man jetzt mitten im Kriege über

Einzelheiten der Gegenwart und Zukunft nur mit allergrößter Vorsicht, wenn überhaupt, urteilen darf; denn auch die Ereignisse der Vergangenheit, soweit sie während des Krieges eingetreten sind, kennen wir meist nur unvollkommen.

Was den deutschen Seehandel betrifft, so ist er bekanntlich völlig abgeschnitten worden, und wird, solange der Krieg dauert, nicht wieder aufleben können. Das muß und wird das deutsche Volk ertragen. Das Heer und die Flotte aber, so vertrauen und wünschen wir, wird, wenn der Krieg auch noch solange dauern sollte, erreichen, daß das Deutschland der Zukunft sich auch eine freie See erkämpft, die späterhin auch England nicht mehr abzusperren imstande ist. Das aber ist erst eine Folge des Sieges der deutschen Waffen. Um die Erfolge zu erreichen, müssen wir Geduld und Vertrauen haben. Die deutsche Flotte, das hat sie im vergangenen halben Jahre gezeigt, ist ebenso vom Willen und der Fähigkeit zu kämpfen und zu siegen erfüllt. Darin vor allem sieht sie ihre Aufgabe, und dieser Aufgabe wird sie gerecht werden auch gegen die scheinbar erdrückende Übermacht ihrer zahlreichen Gegner.

Das Kaiserbüchlein

Ein Gedenkbuch für das deutsche Haus.

Herausgeber: Kaiser-Wilhelm-Dank, Verein der Soldatenfreunde.

Festgabe zum 25jährigen Regierungsjubiläum Sr. Majestät des Kaisers und Königs.

160 Seiten stark.

Auf Kunstdruckpapier gedruckt.

Geschmackvoller, dauerhafter Einband.

Empfohlen von Ministerien, Behörden usw.

160 Seiten stark.

Auf Kunstdruckpapier gedruckt.

Geschmackvoller, dauerhafter Einband.

Empfohlen von Ministerien, Behörden usw.

Inhalts-Verzeichnis: Der Kaiser und das Reich, von Prof. Dr. Schwartz; Unser Kaiser als oberster Kriegsherr von Heer und Flotte, von Oberstleutnant von Bremen; Unser Kaiser und Sein Haus, von Prof. Dr. Porger; Reicher Bilderschmuck auf 41 Seiten m. Unterstützung d. Kgl. Hausbibliothekars Dr. Krieger ausgewählt.

Preis 1 Mark

Partiepreise für Behörden und Schulen bei gleichzeitigem Bezug von 10 Exemplaren an eine Adresse nur 60 Pfennig.

Vorrätig in jeder besseren Buchhandlung, sonst direkt vom Verlag: Kameradschaft, Berlin W35, Flottwellstr. 3.

Deutschland als Kolonialmacht

30 Jahre deutsche Kolonialgeschichte

Holzfreies Papier
680 Seiten Umfang

Kunstdruck-Papier
580 Abbildungen auf 132 Tafeln und im Text 11 Karten

Prachteinband
in 4 Farben

Preis nur 8 Mark

Holzfreies Papier
680 Seiten Umfang

Kunstdruck-Papier
580 Abbildungen auf 132 Tafeln und im Text 11 Karten

Prachteinband
in 4 Farben

Preis nur 8 Mark

Die besten Kenner unserer Kolonien geben hier, unterstützt durch einen reichen Bilderschmuck und gute Karten, ein klares Bild unserer Kolonialreiche. Sie schildern deren Erwerb und Behauptung, die natürlichen Verhältnisse der einzelnen Kolonien und zeigen uns den jetzigen Zustand sowie die Aussichten und Entwicklungsmöglichkeiten.

Inhalt.

Wegwort. — Rechtliche Grundlagen. Verwaltungs- und Gerichtsorganisation. Von J. Gerstmeyer, Geh. Oberregierungsrat und Vortragender Rat im Reichskolonialamt. — Die Organisation der Kolonialtruppen und ihre Aufgaben. Von Gouverneur a. D. Leutwein. — Deutsch-Ostafrika. Von Hans Zache, Kaiserlicher Regierungsrat und Bezirksamtmann a. D. — Deutsch-Südwestafrika. Von Major a. D. Kurd Schwabe. — Kamerun. Von Langheld, Kaiserlicher Major a. D. — Togo. Von Hauptmann Smend. — Die deutschen Kolonien in der Südsee. Von Richard Deeken. — Kiautschou. Von Hauptmann Friedrich Leutwein. — Die Marine im Kolonialdienst. Von Konteradmiral z. D. Schlieper. — Das christliche Missionswesen. Von Universitätsprofessor Dr. Schmidlin. — Die wichtigsten Kolonialprodukte und ihre Bedeutung für Mutterland und Weltmarkt. Von Professor Dr. Volgt. — Koloniales Verkehrswesen. Von Dr. Paul Rohrbach. — Kolonialpolitik und Weltmachtstellung. Von Oberleutnant a. D. Dr. Paul Leutwein.

Bilderschmuck, mit Unterstützung des Reichskolonialamtes und des Reichsmarineamtes sowie des Professors Dr. Antermann und des Direktorial-Assistenten Dr. Aug. Eichhorn vom Museum für Völkerkunde.

Der Kronprinz des Deutschen Reiches und von Preußen hat die Widmung des vaterländischen Jubiläumswerkes angenommen.

Vorrätig in jeder besseren Buchhandlung, sonst direkt vom
Verlag: Kameradschaft in Berlin W. 35, Flottwellstraße 3.

Druck: Hallberg & Büchting, Leipzig.